Fiche mode d'emploi

1.1 La logistique urbaine : qu'est-ce que c'est ?

La logistique urbaine est généralement définie comme l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les marchandises en milieu urbanisé.

En cela, elle ne se cantonne pas au seul milieu urbain au sens de l'INSEE (qui introduit des seuils de populations par exemple pour définir la ville) mais à tout lieu où l'activité humaine nécessite le déplacement de fret (qu'il s'agisse d'un centre-ville, d'une zone d'activité, d'une banlieue périphérique ou encore d'un espace rural).

Elle souffre depuis longtemps d'une image négative. Certes elle contribue de manière importante aux émissions polluantes, à la congestion et au bruit en milieu urbain, mais elle est aussi créatrice de richesse, pourvoyeuse d'emplois non délocalisables, et participe au maintien des activités économiques dans les villes.

Les enjeux qui gravitent autour de cette thématique sont donc variés et touchent des composantes interdépendantes telles que les transports et la mobilité, l'urbanisme et l'environnement, les développements économiques et sociaux, …

1.2 Objectif du guide

Ce guide s'adresse aux acteurs locaux : collectivités locales (élus et techniciens), associations, milieux socioprofessionnels et services de l'Etat.

Son objectif est d'aiguiller le lecteur, en fonction de ses attributions ou de ses préoccupations, sur les actions qu'il est susceptible d'entreprendre.

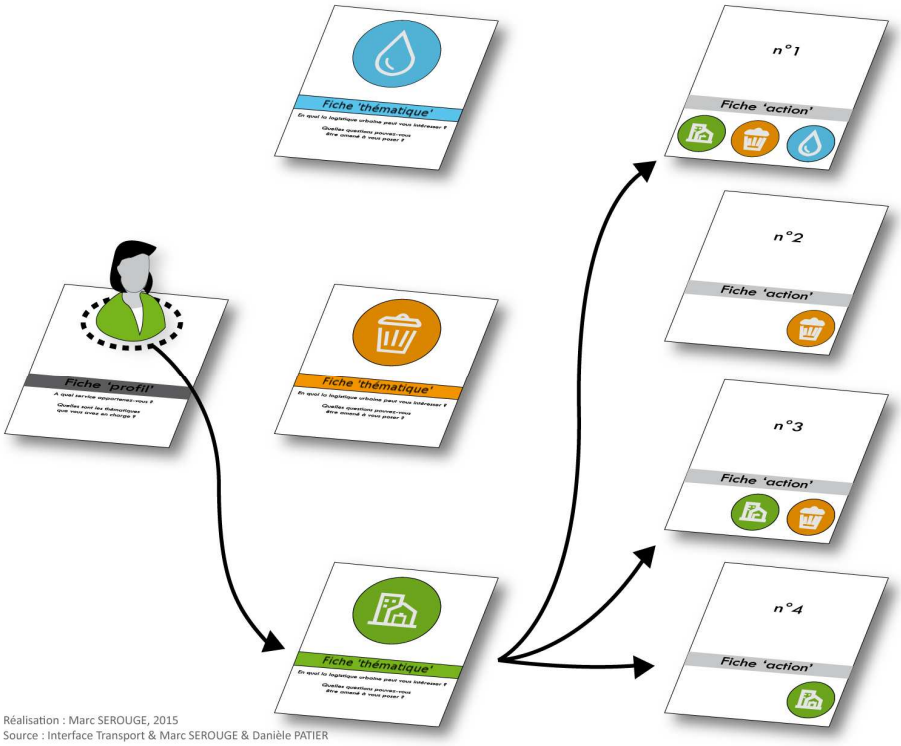
1.3 Composition

Le guide est composé des éléments suivants :

- 1 fiche "mode d'emploi" ;
- 1 fiche "profil" ;
- 6 fiches "thématique" ;
- 21 fiches "action" ;
- 2 fiches "récapitulatif".

1.4 Fonctionnement

L'organisation de ce guide repose sur 3 étapes.



Réalisation : Marc SEROUGE, 2015
Source : Interface Transport & Marc SEROUGE & Danièle PATIER

Étape 1

Le lecteur se réfère à la **fiche "profil"** dans laquelle il cherche le champ d'actions le plus en lien avec celui qui lui est confié. Une fois trouvé, ce champ d'actions fait référence à une **fiche "thématique".**

Étape 2

Le lecteur lit la fiche thématique correspondant à son profil qui l'informe sur les enjeux en lien avec la logistique urbaine qui gravitent autour de sa thématique. Il se réfère ensuite à la liste de questions relatives à ses préoccupations.

Étape 3

Une fois la question correspondant à ses objectifs identifiée, le lecteur recherche la **fiche "action**" correspondante qui lui donne les moyens de mettre en application les différentes actions décrites.

La description de la mise en œuvre des actions suit généralement une logique séquentielle où, chaque action est divisée en étapes qui doivent être réalisées les unes après les autres.

De façon à conserver un format condensé, des ouvrages, des guides et des outils déjà existants sont régulièrement cités en référence.

Des éléments d'évaluation de l'intérêt et du coût des actions sont également fournis afin de préciser les ressources à mobiliser et les actions à mettre en œuvre prioritairement.

L'évaluation des actions repose sur quatre critères :

- l'importance de l'action ;
- la "transversalité" ;
- la temporalité ;
- le coût.

Ces indicateurs sont matérialisés sous la forme d'un système de notation gradué (de 1 à n points en fonction de l'indicateur), chaque point étant représenté par une étoile, un sablier ou une pièce de monnaie (en fonction de l'indicateur).

Indicateur de priorité

Echelle de priorité des actions	
Points	Nature de l'action
1	action secondaire
2	action importante
3	action indispensable

Source : Interface Transport - Marc SEROUGE - Danièle PATIER, 2015

Le principe retenu dans l'élaboration de cette échelle d'évaluation des actions repose sur leur "hiérarchie", les unes par rapport aux autres car, certaines actions ne peuvent être envisagées que si d'autres ont précédemment été mises en œuvre.

L'indicateur de priorité est matérialisé par les symboles suivants :

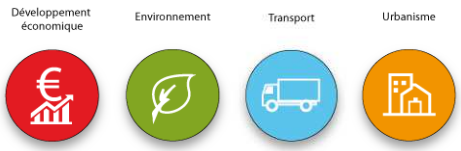
Indicateur de transversalité

Pour cet indicateur, ont été pris en compte le nombre de thématiques concernées par la mise en œuvre d'une action et le nombre de questions auxquelles cette dernière répond.

Les actions fortement notées sont celles qui peuvent donc être le plus mutualisées entre les différents services des collectivités.

Ce fait, a priori souhaitable, peut s'avérer pénalisant lorsque les services ne communiquent pas ou ne sont pas en bons termes.

Par exemple, l'action 1 "Réaliser un diagnostic TMV" concerne les 4 thématiques suivantes :



Il s'agit donc d'une action fortement mutualisable (3 points) car ses effets peuvent se faire ressentir auprès des différents services.

L'indicateur de transversalité est matérialisé par les symboles suivants :

Indicateur de temporalité

Echelle de temporalité	
Points	Nature de l'action
1	jusqu'à 3 mois
2	de 3 à 6 mois
3	de 6 à 12 mois
4	de 1 à 3 ans
5	plus de 3 ans

Source : Interface Transport - Marc SEROUGE - Danièle PATIER, 2015

Il s'agit ici de donner des ordres de grandeur. Le temps nécessaire à la réalisation d'une action (au niveau opérationnel) est un élément important qui peut influer sur le choix du décideur quant au passage à l'acte (en fonction des urgences rencontrées par exemple).

L'indicateur de temporalité est matérialisé par les symboles suivants :

Indicateur de coûts

Echelle de coûts en euros HT	
Points	Montant en euros
1	jusqu'à 10 000 €
2	jusqu'à 20 000 €
3	jusqu'à 30 000 €
4	jusqu'à 60 000 €
5	supérieur à 60 000 €

Source : Interface Transport - Marc SEROUGE - Danièle PATIER, 2015

Là aussi, il s'agit de donner des ordres de grandeur. Les valeurs proposées ici intègrent généralement l'acquisition du matériel et des données nécessaires à l'exécution des procédures décrites dans les fiches action. Toutefois les actions relevant des travaux d'aménagements, de voirie, … n'intègrent pas les coûts des matériaux et de la main d'œuvre nécessaire.

L'indicateur de coût est matérialisé par les symboles suivants :